

കയർ.ഗന്ധം സമരം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്, അടുത്തകൊല്ലവും ഉണ്ടാകും. ഈ കൊല്ലവും ഉണ്ടാകും, കഴിഞ്ഞ കൊല്ലവും ഉണ്ടായിരുന്നു. എല്ലാ നല്ല നടപടികളും എടുത്തപ്പോഴും സമരം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഈ പ്രാവശ്യവും സമരം നടത്തുകയാണ്. ഞാൻ സമരത്തിന് ഏതിരല്ല. ഗവൺ മെന്റിനെ കുറ്റപ്പെടുത്തുന്നതിന് യാതൊരു നീതികരണവുമില്ല. പ്രശ്നങ്ങൾ തക്കസമയത്ത് പരിഹരിക്കാനുള്ള നടപടിയെടുത്തുകൊണ്ടാണ് ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടതില്ലെന്ന് പറഞ്ഞത്.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട വ്യവസായവകുപ്പു മന്ത്രിയുടെ വിശദീകരണത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ അടിയന്തിര പ്രമേയത്തിനു അനു മതി നിഷേധിക്കുന്നു.

III. ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കൽ

(1) കിളിപ്പാലം, കരമനപ്പാലം എന്നിവയ്ക്കും അവയെ ബന്ധിപ്പി ക്കുന്ന റോഡിനും വീതി കൂട്ടണമെന്ന ആവശ്യം

ശ്രീ. വി. ജെ. തങ്കപ്പൻ: സർ, ഡെപ്യൂട്ടി ചീഫ് മിനിസ്റ്ററുടെ ശ്രദ്ധ രണ്ടാമത്തെ തവണയാണ് ഈ കാര്യത്തിലേക്ക് ക്ഷണിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞവർഷം ഇതേ പിരിയേഡിൽ, ഈ കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ ഡെപ്യൂട്ടി ചീഫ് മിനിസ്റ്ററുടെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിച്ചിരുന്നു. 49 ലക്ഷം രൂപ ഈ പദ്ധതിയ്ക്കുണ്ടെന്നും അത് അടിയന്തിരമായി നടപ്പിലാക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമെന്നും അന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞിരുന്നു. അതുമുതൽ 49 ലക്ഷം രൂപയുടെ ഈ പദ്ധതി കിളിപ്പാലം മുതൽ 400 മീറ്റർ ദൂരം മാത്രം വീതി കൂട്ടുന്നതിനുള്ള പദ്ധതിയായിരുന്നെന്ന് അന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. അദ്ദേഹത്തെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ തൊറ്റിട് ധരിപ്പിച്ചതുകൊണ്ട് പറഞ്ഞതാണ്. തിരുവനന്തപുരം പട്ടണത്തിന്, തെക്ക് കുറേ സ്ഥലമുണ്ടെന്നും അവിടെ 8-10 ലക്ഷത്തോളം ആളുകൾ താമസിക്കുന്നുണ്ടെന്നുമുള്ള വിവരം ഡെപ്യൂട്ടി ചീഫ് മിനിസ്റ്റർ ഓർമ്മിക്കണം. അവിടെ നിന്നുള്ള പ്രധാനമാർഗ്ഗം നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ ഭാഗമായ കിളിപ്പാലം മുതൽ കരമനപ്പാലം വരെയുള്ള ഭാഗമാണ്. പണ്ട് ഏതോ ഒരു രാജാവിന്റെ കലത്താണ് കിളിപ്പാലവും കരമനപ്പാലവും പണിതത്. ഈ രണ്ടു പാലങ്ങളും വീതികുറവാണ്. അതുപോലെതന്നെ രണ്ടു പാലങ്ങളും കണക്റ്റ് ചെയ്തു വരുന്ന 1550 മീറ്റർ ദൂരം വരുന്ന റോഡിന് 8 മുതൽ 10 മീറ്റർ വരെ മാത്രമേ വീതിയുള്ളൂ. വളവും തിരിവുകളുമുള്ള റോഡാണ് ഇത്. ഈ റോഡിൽകൂടി നിമിഷപ്രതി വാഹനങ്ങൾ അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും പോകുന്നുണ്ട്. തമിഴ്നട്ടിൽനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തേക്കും തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് തമിഴ്നട്ടിലേക്കും ഉള്ള വാഹനങ്ങൾ അതിലൂടെയാണ് പോകുന്നത്. അങ്ങനെ 10,000 കണക്കിന് വാഹനങ്ങൾ അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും പോകുന്ന വളരെ വീതികുറഞ്ഞ കൺജസ്റ്റ്ഡ് ആയ റോഡാണ് നാഷണൽ ഹൈവേ. 47 ന്റെ ഭാഗമായ ഈ 1550 മീറ്റർ സ്ഥലം. ഈ സ്ഥലം വീതി കൂട്ടിയാൽ മാത്രമേ തിരുവനന്തപുരം പട്ടണത്തിലേക്ക് തെക്കുഭാഗത്തുനിന്ന് ആളുകൾക്കും വാഹനങ്ങൾക്കും മറ്റും സൗകര്യപ്രദമായി വരാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ.

പി. ആന്റണി. യും പി. എച്ച്. ഇ. ഡി. യുമെല്ലാം ഏതെങ്കിലും വർക്കിനുവേണ്ടി റോഡുകൾ കൃഷിക്കാരുടെ ദിവസമില്ല. അതുകൊണ്ട് പീക്ക് ഔവേഴ്സിൽ രാവിലെയും വൈകുന്നേരവും ട്രാഫിക് സംവിധാനം തടസ്സപ്പെടുന്നു. അതുകൊണ്ടാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിച്ചതും. ഇപ്പോൾ ക്ഷണിക്കുന്നതും. ട്രിവാൻഡ്രം ഡവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റി നാഷണൽ ഹൈവേ ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുമായിട്ട് ചർച്ച ചെയ്തിട്ട് ഒരു പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കി ഡവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റിയിൽ കൊണ്ടുവരികയും അത് പാസ്സാക്കുകയും ചെയ്തു. ആ പ്രൊപ്പോസലിന്റെയും ഡിസിഷന്റെയും കോപ്പി ഡെപ്യൂട്ടി ചീഫ് മിനിസ്ട്രർക്ക് മൂക്കാൽമണിക്കുറിനുമുൻപ് കൊടുത്തു. അദ്ദേഹം അതുപരിശോധിക്കണം. കിള്ളിപ്പാലം മുതൽ ഹേമിയോപ്പതി ആശുപത്രി വരെയുള്ള 410 മീറ്റർ സ്ഥലത്തും അവിടെനിന്ന് കരമനപാലംവരെയുള്ള 1440 മീറ്റർ സ്ഥലത്തും ലാൻഡ് അക്വസിഷൻ നടത്തി റോഡുപണിയുന്നതിന് 133,15,000 രൂപയും കിള്ളിപ്പാലം പണിയുന്നതിന് 15 ലക്ഷം രൂപയും കരമനപ്പാലം പണിയുന്നതിന് 48 ലക്ഷം രൂപയും ചെലവു വരുന്ന ഒരു സ്കീമാണ് ഡവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റി ഗവൺമെന്റിന്റെ മുൻപിൽ സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. അങ്ങനെ മൊത്തം 196 15,000 രൂപയും സ്കീമാണ് ഡവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റി ഗവൺമെന്റിൽ സമർപ്പിച്ചത്. ദയവുചെയ്ത് ഈ കാര്യത്തിന് അംഗീകാരം കെട്ടിക്കണം. ലാൻഡ് അക്വസിഷൻ സമയം എടുക്കുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഉടൻതന്നെ അതിന്റെ പ്രൊസിഡിംഗ്സ് തുടങ്ങണം. തിരുവനന്തപുരത്തിന് തെക്കു ഭാഗത്ത് ഇങ്ങനെ കുറെ സ്ഥലമുണ്ടെന്നും അവിടെ 8-10 ലക്ഷം ജനങ്ങൾ താമസിക്കുന്നുണ്ടെന്നുമുള്ള കാര്യം കണക്കിലെടുത്ത് അതിന്റെ അടിയന്തിര പ്രധാന്യം കണക്കിലെടുത്ത് ട്രിവാൻഡ്രം ഡവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റി പ്രൊപ്പോസ് ചെയ്തിരിക്കുന്ന പ്ലാനും അതിന്റെ ഏക്സ് പെൻഡിംഗും അംഗീകരിക്കണമെന്നും പി. ഡബ്ലിയു. ഡി. ക്ക് അതിന്റെ അക്വസിഷൻ പ്രോസസ്സ് തുടങ്ങുന്നതിനുള്ള അനുവാദം അടിയന്തിരമായി കൊടുക്കണമെന്നുമാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. അതിന്റെ ഗുരവം കണക്കിലെടുത്ത് പ്രവർത്തിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ ഉപസംഹരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. അവൂർക്കാടർ ചുട്ടി നന്ദ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞതുപോലെ 1985 ജൂലൈ മാസത്തിൽ അദ്ദേഹം ഈ കാര്യം ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചു. അതിനു വിശദമായ മറുപടിയും നൽകിയിരുന്നു. അന്ന് ഇതിനെക്കുറിച്ചാലോചിക്കാൻ നാറുപാക്കിനെ ഏൽപ്പിച്ചു. അവർ ഒരു സ്കീം ആവിഷ്കരിച്ച് ഗവൺമെന്റിൽ സമർപ്പിച്ചു. കിള്ളിപ്പാലവും കരമനപ്പാലവും അഴിച്ചുപണിയുക അതിനിടയിലുള്ള റോഡിന്റെ വീതി കൂട്ടുക എന്നുള്ളതെല്ലാമാണ് പ്രധാനമായ ആവശ്യങ്ങൾ. ഇതിനുവേണ്ടി 46 ലക്ഷത്തിലധികം രൂപ ചെലവു വരുന്ന ഒരു എസ്റ്റിമേറാണ് നാറുപാക്ക് സമർപ്പിച്ചത്. അതിന്റെ വിശദവിവരങ്ങൾ പരിശോധിച്ച് ഗവൺമെന്റിലേക്ക് അയക്കാൻ ചീഫ് എഞ്ചിനീയറെ അധികാരപ്പെടുത്തി. പരിശോധന നടത്തിയശേഷം രണ്ടു ഭാഗമായി നടപ്പാക്കണമെന്ന് ശുപാർശ ചെയ്തതുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ ഗവൺമെന്റിൽ അയച്ചിരിക്കുകയാണ്. കരമന മുതൽ കിള്ളിപ്പാലം വരെയുള്ള റോഡ് വീതികൂട്ടി ടാർചെയ്യുക, വശങ്ങളിൽ നടപ്പാതകൾ കെട്ടുക, കലുങ്ങുകളും ട്രാഫിക് ഐലന്റുകളും കെട്ടുക എന്നീ ജോലികൾ ഒന്നാം ഭാഗത്ത് ഉൾപ്പെടുന്നു. ഇതിന് ഏകദേശം 12 ലക്ഷം

രൂപ ചെലവുവരും മറ്റു പ്രവൃത്തികൾ രണ്ടാം ഭാഗത്തിൽ ഉൾപ്പെടും. കരമനപാലത്തിന് വീതി കുറവാണെങ്കിലും ട്രാഫിക് ശക്തി കുറവുള്ള പാലമല്ലായെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് തൽക്കാലം പാലത്തിന് മറ്റും വരുത്തേണ്ടതില്ലെന്നാണ് നാററ്പാക്കിന്റെ അഭിപ്രായം. കിള്ളിപ്പാലത്തിന്റെ വീതികൂട്ടാനും മറ്റൊരു ചെറിയ പാലം അതിന്റെ വശത്ത് നിർമ്മിക്കാനുമുള്ള പരിപാടികൾ രണ്ടാം ഭാഗത്താണ് വരുന്നത്. റോഡ് വീതി കൂട്ടുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടിയും ഭരണാനുമതിയും ഉടനെ നൽകാൻ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഈ പ്രശ്നം ഇനിമേലിൽ ഇവിടെ ഉന്നയിക്കേണ്ടിവരികയില്ലായെന്നുള്ള കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറെ അറിയിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. ജെ. തങ്കപ്പൻ: സർ, അങ്ങു പറഞ്ഞു കരമനപ്പാലത്തിന്റെ ശക്തിക്കു ക്ഷയം വന്നിട്ടില്ലായെന്ന് പക്ഷേ വീതി വളരെ കുറവാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ കാര്യം പരിശോധിച്ച് ട്രിവൻഡ്രം സെലപ് മെന്റ് അതോറിറ്റി ഗവൺമെന്റിന്റെ മുൻപിൽ സമർപ്പിച്ച പ്രൊപ്പോസലിന് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. കെ. അയ്യപ്പക്കുട്ടിനന്ദ: സർ, ഈ സ്കീം അരമണിക്കൂറിനു മുൻപാണ് എന്റെ കയ്യിൽ തന്നത്. അതു പരിശോധിച്ചില്ല. പരിശോധിക്കാം. പക്ഷേ വീതികുറഞ്ഞ പാലങ്ങളെല്ലാം ഉടനെ പൊളിച്ചു മാറ്റുന്നതിന് പ്രായോഗികമായ ചില ബുദ്ധിമുട്ടുകളുണ്ട്. അതുകൊണ്ടാണ് കരമനപ്പാലം പൊളിച്ചുമാറ്റാൻ പറഞ്ഞത്.

(2) തേയിലവ്യവസായത്തിലെ പ്രതിസന്ധി

ശ്രീ. കെ. കെ. തോമസ്: സർ, കേരളത്തിലെ തേയിലവ്യവസായത്തിനുണ്ടായ പ്രതിസന്ധി ഞാൻ സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. കേരളത്തിലെ പരമ്പരാഗത വ്യവസായങ്ങളെപ്പോലെ തേയില വ്യവസായവും ഏതാണ്ട് മൂന്നു ലക്ഷത്തോളം തൊഴിലാളികളെ സംരക്ഷിക്കുന്നുണ്ട്. വിസ്തൃതമായ എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലെ 70 ശതമാനത്തോളം പ്രദേശങ്ങളിലും തേയിലവ്യവസായം ഉണ്ട്. ഏതാണ്ട് എഴുപതിനായിരത്തോളം തൊഴിലാളികൾ ഈ വ്യവസായവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടു കഴിഞ്ഞുവരുന്നു. ദേവികുളത്ത് ഏതാണ്ട് 75,000 തൊഴിലാളികൾക്ക് തേയിലവ്യവസായം തൊഴിൽ നൽകുന്നു. കേരളത്തിലെ വയനാട്, തെൻമല തുടങ്ങിയ പ്രദേശങ്ങളിലും തേയില വ്യവസായമുണ്ട്. കേരളത്തിലെ മൂന്നു ലക്ഷത്തോളം തൊഴിലാളികൾ ഈ വ്യവസായവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുവരുന്നു. തേയിലയ്ക്ക് വില കുറഞ്ഞു എന്നുള്ള കാരണത്താൽ തോട്ടം ഉടമകൾ ഇന്നു സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്ന നയം തൊഴിലാളികളുടെ സേവന വേതന വ്യവസ്ഥകൾ ഇല്ലാതാക്കുകയും ക്ഷേമ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മരവിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുക എന്നതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഏതാണ്ട് മൂന്നു ലക്ഷത്തോളം തൊഴിലാളികളുടെ ജീവിത നിലവാരത്തെയും അവരുടെ ഭാവിയെയും ഇത് സാരമായി ബാധിക്കുന്നു. തേയിലയുടെ വില കുറഞ്ഞതിനെ സംബന്ധിച്ച് എനിക്ക് അറിയാവുന്ന ചില വിവരങ്ങൾ സഭയിൽ ബോധ്യപ്പെടുത്തുവാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നു. 1978-ൽ തേയിലയുടെ വില കർത്തനെയർന്നപ്പോൾ നമ്മുടെ പ്രധാനമന്ത്രിയായിരുന്ന മൊറാർജിദേശായി